



# FAHRKARTE INS INDUSTRIEZEITALTER

Die ältesten Darstellungen von Rädern aus zusammengesetzten Holzscheiben haben Historiker bei den Sumerern entdeckt, auf einem Relief, das aus der Zeit um 2600 vor Christus stammen soll. Spurgeführte Bahnen, das heißt in Kalkfelsboden eingehauene Spurrillen für Räder soll es schon im alten Griechenland gegeben haben. Doch es mußten dann noch einige tausend Jahre vergehen, bis wieder jemand herausfand, daß die Bewegung von Schienenfahrzeugen viel weniger Kraftaufwand verlangt: In englischen Bergwerken gab es bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts Karren, die auf längsliegenden Holzbohlen fuhren. 1671 entdeckte Denis Papin die Treibkraft des Wasserdampfes, und 1765 baute James Watt die erste stationäre Dampfmaschine. 1801 erteilte das englische Parlament die Konzession für die erste öffentliche Pferdeisenbahn von Wandsworth nach Croydon, die jeder mit dem eigenen Fuhrwerk benutzen konnte. Die erste von den Engländern George und Robert Stephenson gebaute Lokomotive wurde 1825 auf der Eisenbahnstrecke Stockton-Darlington eingesetzt, und im Jahre 1830 verkehrte dann der erste Personenzug zwischen Liverpool und Manchester.

## Ein neuer Turmbau zu Babel

Von heute aus betrachtet, war der Siegeszug der Eisenbahn, die Verlegung der Schienen über die Kontinente, die in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts immer

rascher vorangetrieben wurde, so etwas wie ein historischer Quantensprung. Denn die dampfbetriebene Lokomotive, die den schnellen und sicheren Transport von Menschen und Material über weite Strecken ermöglichte, veränderte die Gesellschaft in einer Weise wie nie zuvor in der Geschichte.

Die Eisenbahn läutete das Maschinenzeitalter nämlich erst richtig ein: Bergwerke, Eisenhütten, Fabriken, Arbeitersiedlungen sprengten das Bild der alten Städte, in wenigen Jahrzehnten ließ der riesige Bedarf an Arbeitskräften die Einwohnerzahlen in den neuen Ballungsräumen um ein Vielfaches in die Höhe schnellen. „Die Bahnhöfe“, schrieb der französische Schriftsteller Théophile Gautier, „waren die Paläste der modernen Industrie, in denen sich die Religion des Jahrhunderts entfaltet: die Religion der Eisenbahn. Diese Kathedralen der neuen Menschheit sind die Treffpunkte der Nationen, das Zentrum, in dem alles zusammenfließt, der Kern gigantischer Sterne, mit Strahlen aus Eisen, die sich bis ans Ende der Welt erstrecken.“

Die Eisenbahn führte sozusagen zu einem neuen Turmbau zu Babel. Durch die Schnelligkeit und die Reduktion der Entfernung entwickelte die Menschheit ein neues Verhältnis zu Raum und Zeit. Für die Verlegung der Schienenstränge und den Bau von Bahnhöfen wurden brutale Schneiden in die alten Städte geschlagen, riesige Brücken und Viadukte waren eine Herausforderung für Architekten und Ingenieure, gigantische



„O miracle!  
 Quel spectacle  
 Vient s'offrir à nos yeux!  
 Quel prodige  
 Sur ces lieux  
 Exerce son prestige?  
 Quel pouvoir  
 Fait mouvoir  
 Cette machine immense?  
 Quel esprit  
 Pousse et lance  
 Ce monde et le conduit?“

Diese Kantate, komponiert von M. Neumann, wurde am 4. Oktober 1859 gesungen, anlässlich der Ankunft des ersten Zuges im Bahnhof von Luxemburg.

Tunnelbauten beschäftigten Bauarbeiterheere und Sprengmeister überall in der alten und neuen Welt. Die exakten Fahrpläne und Takte der Züge sorgten nicht nur in den Bahnhöfen für ein neues Zeitgefühl: *Time is money*, Zeit ist Geld - so hieß es plötzlich überall, und in den Eisenhütten, in den Backsteinbauten der Fabriken und Großraumbüros liefen Vorarbeiter und Schichtführer mit Stoppuhren hin und her, um die Arbeiter und Angestellten zu mehr Leistung anzufeuern, und Stechuhr und Werksirene sorgten dafür, daß keine Minute der kostbaren Arbeitszeit verloren ging.

### De Feierwon in Luxemburg

Als unser Land 1867 durch den Londoner Vertrag endlich ein unabhängiger Staat wird, sind die gesellschaftlichen Umwälzungen auch bei uns bereits voll im Gange. Die Schleifung der Festung schafft jetzt erst richtig Platz für neue Wohnviertel und Industrien und ebnet den Weg in eine bürgerliche Gesellschaft mit den Maximen Handel und Wandel. Die Gründung der großen Eisenhütten- und Bergwerksgesellschaften im Süden des Landes verlangt nach Tausenden von neuen Arbeitskräften. Daneben müssen schnell neue Transportmöglichkeiten her, um die Kohle und das Erz herbeizuschaffen und um die fertigen Guß- und Stahlprodukte nach nah und fern zu verschicken. Die Eisenbahngesellschaften sind schnell zur Stelle, um diesen neuen Bedürfnissen zu genügen. Bereits 1859 waren erste Teilstücke des Schienennetzes in Betrieb genommen worden, und in den folgenden Jahren werden die großen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen in Rekordzeit fertiggestellt, die unser Land mit ihren Bahndämmen, mit Viadukten und Tunnels durchqueren und die Landschaft völlig neu prägen. Was Wunder, daß das erste Luxemburger Nationallied, *De Feierwon* von Michel Lentz, die Eisenbahn geradezu vergöttert und daß diese beschwingt-pathetische Weise voller Aufbruchstimmung auch heute noch eines der populärsten Heimatlieder ist (siehe dazu auch den Beitrag von Jean-Paul Hoffmann auf den Seiten 24-27).

### Eine neue Arbeiter- und Beamtenklasse

Mit der industriellen Revolution ist fast überall in Europa und natürlich auch in Übersee eine völlig neue gesellschaftliche Klasse entstanden, das Industrieproletariat, das sich zu einem großen Teil aus den Berg- und Metallarbeitern zusammensetzt. Die Arbeitsbedingungen in den Gruben und Schmelzen sind mörderisch, und die einzige Chance der Werktätigen, ihre Interessen und ihre Menschenwürde vor dem Patronat zu verteidigen, ist die Solidarität, die Bildung von Verbänden und Gewerkschaften.

Die Berg- und Hüttenarbeiter sind die ersten, die sich organisieren und mit Streiks und Demonstrationen bessere Löhne und humanere Arbeitsbedingungen einklagen. Aber auch die Arbeiter und Angestellten des *Feierwon* möchten sich nicht länger mit Hungerlöhnen abpeisen lassen, während die Eisenbahngesell-





schaften, vor allem dank der florierenden Stahlindustrie, hohe Profite erwirtschaften, die aber zum Großteil an ausländische Aktionäre gehen.

Am 10. Januar 1909 wird im Gasthof zur Post im Bahnhofsviertel der „Generalverband der Eisenbahner des Luxemburger Landes“ gegründet, der ein Jahr später, am 18. September 1910, zum heute noch bestehenden „Landesverband der Luxemburger Eisenbahner“ umgetauft wird. Vor allem unter dem Impuls von Aloyse Kayser, dem Mitbegründer und langjährigen Präsidenten des Landesverbandes, gelang es diesem Syndikat in der Folgezeit, den

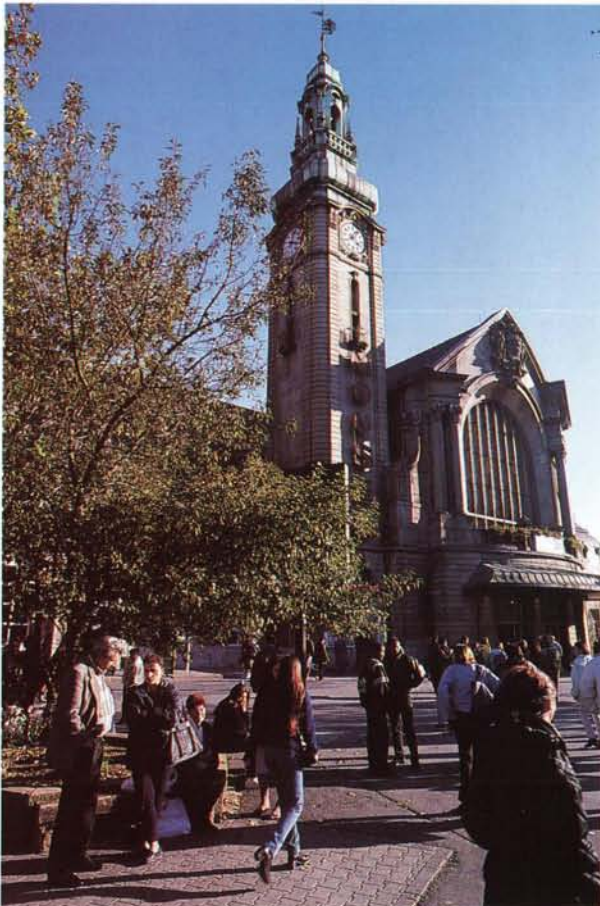
Eisenbahnern, die anfangs zum Großteil als Tagelöhner schufteten mußten, ein einheitliches, feststehendes Dienstverhältnis, eine unkündbare Stellung und eine Alterspension zu erkämpfen.

Zu einer soliden Besserstellung der Belegschaften kommt es aber erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, nachdem durch die Eisenbahnkonvention vom 17. April 1946 eine neue Gesellschaft gegründet wurde, die *Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)*. In dieser *Société d'économie mixte* besaß nämlich der Luxemburger Staat die absolute Mehrheit der Aktien, was *de facto* bedeutete, daß eine lebens-

lange Laufbahn *op der Bunn* ähnlich abgesichert und hierarchisch strukturiert ist wie eine Karriere im öffentlichen Dienst.

### Die Eisenbahnerstadt Bonneweg

Obwohl wir uns erst in der nächsten *Ons Stad*-Nummer ausgiebig mit der Geschichte der heutigen Viertel Bonneweg und Hollerich beschäftigen werden, die einst zusammen mit den Ortschaften Cessingen, Gasperich und Merl eine eigenständige Gemeinde bildeten, ehe sie im Jahre 1920 an die Hauptstadt angegliedert



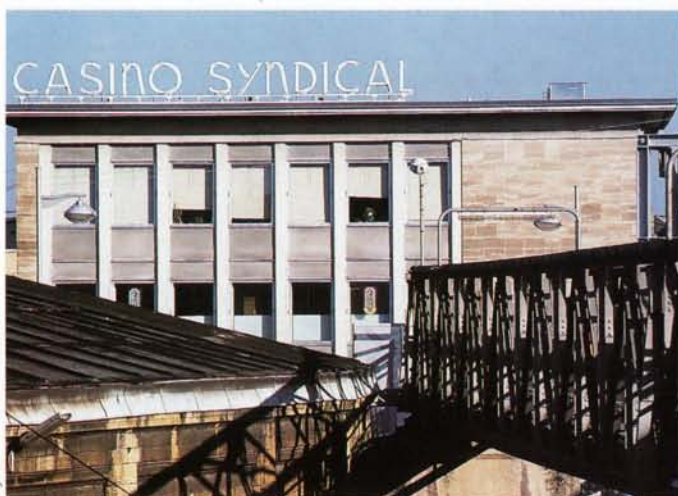
Guy Hoffmann





Imedia

Bonneweger Volksbildungsverein



Guy Hofmann



wurden, möchten wir hier doch festhalten, welche zentrale Rolle die Eisenbahn in der Entwicklung von Bonneweg gespielt hat. Das fängt schon beim Bahnhofsgelände an, das bis zur Eingemeindung zum Territorium der Stadt Hollerich-Bonneweg gehörte (der Titel Stadt war der Sektion Hollerich-Bonneweg dank ihrer Größenordnung durch Gesetz vom 7. April 1914 verliehen worden). Und natürlich waren auch alle wichtigen Verwaltungsgebäude, Lokschuppen, Rangieranlagen und Werkstätten der Bahn in Bonneweg errichtet worden.

Ein paar Zahlen mögen das rasante demographische und urbanistische Wachstum verdeutlichen, das dank der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts in diesem (mit über 13.000 Menschen) auch heute noch größten und lebendigsten Viertel unserer Hauptstadt eingeleitet wurde. Die Volkszählung von 1851 bescheinigte der Stadt Luxemburg eine Einwohnerzahl von 12.754 Personen. Die Gemeinde Hollerich mit den Ortsteilen Hollerich, Bonneweg, Haute-Pétrusse, Verlorenkost und Merl zählte damals insgesamt 2.324 Einwohner,

wovon 628 allein zu Bonneweg gehörten. Bei der Zählung von 1880, also in den Pionierjahren der Eisenbahn, ist die Bonneweger Bevölkerung immerhin schon auf 1.071 Personen angestiegen. Und nach der Jahrhundertwende ist Hollerich-Bonneweg eine blühende Stadt, denn dank der Nähe zum Hauptbahnhof haben sich hier noch andere große Betriebe angesiedelt, so etwa die Champagnerfabrik Mercier, das Tabakunternehmen Heintz van Landewyck oder der Stahlkonstrukteur Paul Wurth.

Wenn man weiß, daß die Stadt Luxemburg nach dem Ersten Weltkrieg knapp 21.000 Einwohner zählte, eine Zahl, die dann nach der Eingemeindung der Nachbarkommunen Hollerich, Rollingergrund, Hamm und Eich im Jahre 1920 sozusagen über Nacht auf 46.000 anwuchs und sich somit mehr als verdoppelte, dann begreift man plötzlich die politische und wirtschaftliche Tragweite dieser friedlichen „Annexionen“ für unsere Hauptstadt.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Einwohnerzahl Bonnewegs stetig an. Die Nähe der CFL-Güterabfertigung und der direkte

Bahnanschluß lockten weiterhin viele Firmen an, und da die Hälfte aller Luxemburger Eisenbahner ihren Dienst in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs verrichteten, war es eigentlich nur logisch, daß sie auch in diesem Stadtviertel zur Miete wohnten und sich später, als sich ihre soziale Lage verbesserte, hier ihre Häuser bauten. Dies einerseits, weil die Dienstordnung der Bahn ohnehin einen nahen Wohnsitz vorschrieb, vor allem aber wohl, weil Bonneweg mit den Jahren so etwas wie die Heimat der Luxemburger Eisenbahner geworden war. Denn hier befindet sich, damals wie heute, ihre Gewerkschaftszentrale, das *Casino Syndical* gleich gegenüber der Fußgängerbrücke. Und weil die *Bunnerten* ihr die Treue halten, hat auch die Bonneweger Kooperative, der erste Supermarkt des Landes, als letztes Überbleibsel des einst stolzen Genossenschaftswesens, bis heute in diesem Stadtviertel überlebt, dies trotz der erdrückenden Konkurrenz der modernen Hypermärkte auf der grünen Wiese.

René Clesse